

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

## « النظام القانوني لمياه البحر الأحمر »

الدكتور مفيد شهاب



## « النظام القانوني لمياه البحر الأحمر »

١ — تأتي ندوة معهد الدراسات الدبلوماسية بالرياض عن البحر الأحمر ، من مختلف النواحي الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية والأمنية والقانونية ، في وقت تحتل فيه قضايا البحار والمحيطات أهمية متزايدة ، من حيث نظام الملاحة فيها ونظام استغلال ثرواتها ، خاصة بعد توقيع اتفاقية الأمم المتحدة للبحار في ١٠/١٢/١٩٨٢<sup>(١)</sup> . والتي جسدت بشموليتها وإنشائها السلطة الدولية لاستغلال ثروات قيعان البحار والمحيطات نشأة قانون دولي جديد للبحار ، يمثل حلقة من حلقات النظام الاقتصادي العالمي الجديد .

ويستند هذا القانون الجديد ، في محاولته التوفيق بين المصالح الخاصة لكل دولة ساحلية ومصالح المجتمع الدولي ككل ، إلى إقرار حقوق ومزايا خاصة لكل دولة على مساحات بحرية مشاطئة لها ، في حين تظل باقي المساحات « تراثا مشتركا للإنسانية » يقوم بتنظيم دولي بعمليات الاستكشاف والاستغلال فيها لصالح البشرية كلها .

٢ — وإذا كان من الطبيعي أن تهتم الدول العربية بانعكاسات أحكام القانون الجديد على البحر والمحيطات التي تطل عليها لمعرفة حقوقها والتزاماتها على المياه التي تجاور شواطئها ، فإن إهتمام الدول العربية المطللة على البحر الأحمر<sup>(٢)</sup> . بمختلف قضايا هذا البحر يعود أيضا إلى اعتبارات اقتصادية واستثمارية تتعلق بتنظيم حسن استغلال الثروات الحية وغير الحية الكامنة في مياه هذا البحر من ناحية ، ووضع استراتيجية عربية واضحة لحماية هذه المنطقة الحساسة من مخططات تهديد أمنها ومخاطر العصف باستقرارها من ناحية أخرى . ولا شك أن من مظاهر هذا الاهتمام أن تقوم باستمرار دراسات علمية جادة للمتغيرات التي تقع في المنطقة العربية ، ومدى تأثيرها على أمن وثروات البحر الأحمر ، ابتداء من الصراع العربي الإسرائيلي وانتهاء بحرب الخليج ، ومرورا بالتغيرات الأخرى المتعلقة بالصراع في القرن الأفريقي ، والتقدم العلمي الكبير في استغلال ثروات قيعان البحار والمحيطات ، وفي الأجهزة الحربية وأجهزة التخريب .

٣ — وتطبيقا لأحكام اتفاقية الأمم المتحدة الجديدة لقانون البحار التي جاءت في بعض أحكامها تقنيا لقواعد البحار العرفية المستقرة وغيرها من الاتفاقيات الدولية السابقة<sup>(٣)</sup> . أو استحداثا لقواعد قانونية جديدة في بعض أحكامها الأخرى<sup>(٤)</sup> ، فإن مياه البحر الأحمر تضم مياهها داخلية ، وبحارا إقليمية ، ومناطق لاصقة ، ومناطق اقتصادية ولم يعد بهذه المياه ما يكون بحارا عالية ، ذلك أنه لما كانت اتفاقية البحار الجديدة قد استحدثت المنطقة



الاقتصادية الخالصة التي أصبحت جزءا من القانون الدولي الوضعي منذ عام ١٩٨٢ م فأصبح لكل دولة مطلة على البحر الأحمر منطقة اقتصادية خالصة يمكن أن تبلغ ٢٠٠ ميل بحري ، وكان اتساع مياه هذا البحر ، بين الجانبين ، لا يبلغ في أي منطقة منه ٤٠٠ ميل بحري ، فإنه لم يعد في هذه المياه ما يتجاوز المنطقة الاقتصادية الخالصة . ومن المناسب — بهدف تيسير المناقشة — أن نشير إلى أهم أحكام النظام القانوني لمختلف المساحات البحرية ، وفقا لما جاءت به اتفاقية البحار الجديدة .

### أولا : المياه الداخلية :

١ — يقصد بالمياه الداخلية المساحات المائية الأكثر قربا لشاطئ الدولة أو الملتصقة به ، أو هي بتعبير آخر — التي تقع في الجانب المواجه للإقليم البري من خط الأساس الذي يبدأ منه قياس عرض البحر الإقليمي ، وقد أشارت المادة الثانية فقرة ١ من اتفاقية البحار لهذه المياه بقولها :  
١ — باستثناء ما هو منصوص عليه في الجزء الرابع ، تشكل المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر في خط الأساس للبحر الإقليمي جزءا من المياه الداخلية للدولة .  
ولا يجب الخلط بين المياه الداخلية والبحر الإقليمي . ولعل ذلك هو الذي دعا واضعي الاتفاقية إلى استخدام عبارة « المياه الداخلية » بدلا من البحر الداخلي ، حتى لا يختلط الأمر « بالبحر الإقليمي » .

٢ — وتعتبر هذه المياه جزءا مكتملا لإقليم الدولة يخضع لكل سيطرتها ولاختصاصها الداخلي ، وعلى ذلك تنفرد كل دولة مطلة على البحر الأحمر بتنظيم أحكام ولايتها ورقابتها الإدارية والتشريعية والقضائية على مياهها الداخلية . ولا يجوز — كقاعدة عامة — للسفن الأجنبية ممارسة الملاحة في هذه المياه إلا بإذن من الدول الشاطئية ، مما يعني أنها لا تتمتع بحق المرور البريء الذي تتمتع به في البحر الإقليمي .

٣ — وتجدر الإشارة إلى أن حرص المجتمع الدولي على تيسير الملاحة الدولية قد دعا إلى فرض بعض الالتزامات على سلطات الدول الشاطئية ، حتى تسمح باستخدام مياهها الداخلية من جانب السفن الأجنبية ، الأمر الذي يظهر بوضوح في اتفاقيات دولية أبرمت لتنظيم دخول السفن الخاصة والسفن العامة لمواني الدولة ، والتي تعتبر جزءا من مياهها الداخلية . فقد أكدت المادة الثانية من اتفاقية جنيف عام ١٩٦٣ م — على سبيل المثال — أن السفن الخاصة لها حق دخول المواني الأجنبية بحرية ، وأن دولة الميناء لا يجوز لها غلقه في وجه السفن الأجنبية التجارية ، إلا إذا دعت لذلك ظروف استثنائية تتعلق بالنظام العام أو الأمن أو الصحة مثلا ، وعلى أن يطبق هذا الحظر على كافة السفن بما فيها الوطنية .



## ثانيا : البحر الإقليمي :

١ — البحر الإقليمي مساحة من البحار متاخمة لشواطئ الدولة ، تمتد فيما وراء إقليمها البري

ومياهها الداخلية ويكون للدولة عليها كافة مظاهر السيادة الإقليمية التي تمارسها على إقليمها البري ، وبمعنى آخر ، فهو امتداد للإقليم البري ، تمارس الدولة عليه سيادة كاملة مطلقة ، باستثناء قيد وحيد ، هو قيد المرور البريء الذي يلزمها بأن تسمح بمرور السفن الأجنبية من هذا البحر ، طالما كان هذا المرور غير ضار بسلمها ولا يمس بنظامها أو بأمنها .

٢ — وكما نصت المادة ٢/١٩ من اتفاقية البحار ، فإن مرور سفينة أجنبية يعتبر ضارا بسلم الدولة الساحلية أو يمس بنظامها أو بأمنها ، إذا قامت السفينة أثناء وجودها في البحر الإقليمي بأي من الأنشطة التالية :

أ — أي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة الساحلية أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي ، أو بأية صورة أخرى ، إنتهاكا لمبادئ القانون الدولي المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة .

ب — أي مناورة أو تدريب بأسلحة من أي نوع .

ج — أي عمل يهدف إلى جمع معلومات تضر بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها .

د — أي عمل دعائي يهدف إلى المساس بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها .

هـ — إطلاق أي طائرة أو إنزالها أو تحميلها .

ز — تحميل أو إنزال أي سلعة أو عملة أو شخص خلافا لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة .

ح — أي عمل من أعمال التلويث المقصود والخطير يخالف هذه الاتفاقية .

ط — أي من أنشطة صيد السمك .

ي — القيام بأنشطة بحث أو مسح .

ك — أي فعل يهدف إلى التدخل في عمل أي من شبكات المواصلات أو من المرافق أو المنشآت الأخرى للدولة الساحلية .

ل — أي نشاط آخر ليست له علاقة مباشرة بالمرور .

هذا وتوجب المادة (٢٠) من الاتفاقية أن تلتزم الغواصات والمركبات الغاطسة الأخرى بأن تبخر طافية ورافعة علمها حين تكون في البحر الإقليمي .

ومن نافلة القول ، أن نقرر أن مرور سفن أجنبية للقيام ببحث أغام — وهو ما قامت به

بعض السفن في البحار الإقليمية لبعض الدول المطلة على البحر الأحمر في صيف العام

الماضي — لا يعتبر مروراً بريئاً — فهو لا يتفق والتعريف العام للمرور البريء من

ناحية ، ثم هو يمثل أكثر من حالة من الحالات المنصوص على تحريمها صراحة في المادة

٢/١٩ من ناحية أخرى .



٤ — هذا وينبغي أن يكون حاضرا في الذهن دائما ، وكما أكدت محكمة العدل الدولية في حكم لها ، أن أساس منح الدولة الساحلية سيادة على البحر الإقليمي ، إنما يرجع إلى المصالح الحيوية والأمنية والاقتصادية لهذه الدولة على شواطئها وضرورة توفير كل ما من شأنه حماية هذه المصالح .

وبناء على ذلك تتمتع الدولة البحرية بحرية اتخاذ كل ما تراه مناسبا من إجراءات ، سواء بمفردها أو بالاشتراك مع غيرها من الدول ، وذلك من أجل حماية مصالحها ، طالما أن هذه الإجراءات لا تصل إلى حد غلق بحرها الإقليمي في وجه السفن الأجنبية التي تعبر البحر عبورا بريئا .

٥ — وتمتد سيادة الدولة على بحرها الإقليمي ، إلى الحيز الجوي فوقه ، وكذلك إلى قاعه وباطن أرضه ( المادة ٢/٢ من الاتفاقية ) .

٦ — أما فيما يتعلق باتساع البحر الإقليمي ، فقد حددته المادة ٣ من الاتفاقية ، بمسافة لا تتجاوز ١٢ ميلا بحريا ، يبدأ حسابها ابتداء من خط الأساس .

وقد كان هذا الاتساع يتم حسابه في الماضي على أساس أبعد نقطة تصل إليها قذيفة مدفوع مثبت على شاطئ الدولة ، لأن هذه المنطقة هي التي يمكن أن تكون مرتبطة بالإقليم البري ويمكن الدفاع عنها ، ولما كان أقصى مدى لقذيفة المدفع ، في ذلك الوقت (القرن الثامن عشر) هو ثلاثة أميال ، فقد اتجهت غالبية الدول إلى اعتبار الـ ٣ ميل بحري هو عرض البحر الإقليمي .

وفي ظل اتفاقية البحار الثانية ( جنيف عام ١٩٦٠ م ) جاء تحديد جديد لاتساع

٧ — البحر الإقليمي يجعله غير متجاوز هو والمنطقة الملاصقة لمسافة الـ ١٢ ميل بحري .  
هذا القرار هو العمل على توسيع سيادة الدولة الساحلية برمجيا من ١٢ ميل بحري إلى ٢٠ ميل بحري .  
و قد كانت مصر تأخذ بقاعدة الـ ٣ ميل بحري التقليدية حتى ١٩٥١/١/٢٥ م ثم

عدلت عنها إلى قاعدة ٦ ميل بحري ، إلا أنها قررت في ١٩٥٨/٢/١٧ م ، بمقتضى القرار الجمهوري رقم ١٨٠ ، جعل بحرها الإقليمي يمتد إلى ١٢ ميل بحري .

وقد صدرت تشريعات عربية عديدة ، قبل اتفاقية البحار الثانية لعام ١٩٦٠ م أو بعدها ، تحدد اتساع البحر الإقليمي بـ ١٢ ميل بحري (٥) . مثال ذلك المملكة العربية

السعودية (مرسوم رقم ٧ لسنة ١٩٥٨) (٦) . والسودان (قانون رقم ١٠٦ لسنة

١٩٧٠) واليمن الشمالي (قرار جمهوري رقم ٥ لسنة ١٩٦٧) واليمن الجنوبي (قانون

رقم ٨ لسنة ١٩٧٠) والصومال اعتبارا من عام ١٩٦٧ م وحتى سبتمبر ١٩٧٢ م .



٣ — وينبغي ، كمبدأ عام ، أن تلتزم كافة السفن الأجنبية أثناء مرورها في البحر الإقليمي باحترام التشريعات واللوائح التي تصدرها الدول الساحلية ، وخاصة تلك المتعلقة بنظام النقل والملاحة .

وقد حددت نصوص المواد ٢١ وما بعدها من الاتفاقية ، مدى السلطات التي يمكن أن تمارسها الدولة على السفن الأجنبية في بحرها الإقليمي .  
ومن المفيد أن نشير هنا ، بصفة خاصة إلى حق الدولة الساحلية في سن قوانين وأنظمة بشأن المرور البريء تتضمن :

- أ — سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري .
- ب — حماية وسائل تيسير الملاحة والتسهيلات الملاحية وغير ذلك من المرافق أو المنشآت .
- ج — حماية الكابلات وخطوط الأنابيب .
- د — حفظ الموارد الحية للبحار .
- هـ — منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بمصائد الأسماك .
- و — الحفاظ على بيئة الدولة الساحلية ومنع تلويثها وخفض السيطرة عليه .
- ز — البحث العلمي البحري وأعمال المسح الهيدروغرافي .
- ح — منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة .

ومن المفيد أيضا أن نشير إلى ما تقرره المادة ٢٢ من حق الدولة الساحلية ، كلما اقتضت ذلك سلامة الملاحة ، من أن تفرض على السفينة الأجنبية ، التي تمارس حق المرور البريء خلال بحرها الإقليمي ، استخدام الممرات البحرية ، واتباع نظم تقسيم حركة المرور التي تعينها أو تقررها لتنظيم مرور السفن ويجوز لها ، بصفة خاصة ، أن تفرض على الناقلات والسفن التي تعمل بالقوة النووية والسفن التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد والمنتجات ذات الطبيعة الخطرة أو الضارة ، أن تقصر مرورها على تلك الممرات البحرية .

هذا وقد حرصت المادة ٣٠ من الاتفاقية على أن تبرز خطورة عدم احترام السفن البحرية لقوانين وأنظمة المرور التي تسنها الدولة الساحلية ، فنصت على أنه إذا لم تتمثل أية سفينة حربية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور في البحر الإقليمي ، وتجاهلت أي طلب يقدم إليها للامتثال لتلك القوانين والأنظمة ، جاز للدولة الساحلية أن تطلب إليها مغادرة البحر الإقليمي على الفور .



### ثالثا : المضائق المستخدمة للملاحة الدولية :

١ — المضيق ، من الناحية الجغرافية ، عبارة عن مياه تفصل بين جزئين من اليابسة وتصل بين بحرين ، ويشترط في المضيق :

١ — أن يكون جزءا من البحر .

٢ — أن يكون قد تكون بطريقة طبيعية ، أي أن يكون مجرى طبيعيا لم يتكون بطريقة صناعية .

٣ — أن يكون محدود الاتساع . وقد اختلف الفقه في تحديد اتساعه ، وإن كان الرأي الغالب يعتبر وصف المضيق محققا إذا كان الاتساع لا يتجاوز عرض البحر الإقليمي عندما يكون المضيق بشاطئ دولة واحدة أو عرض بحرين إقليميين عندما يكون واقعا بين إقليمين دولتين<sup>(٧)</sup> .

على أنه إلى جانب هذه المواصفات الجغرافية فلا بد أن يكون المضيق صالحا للملاحة الدولية المتجهة إلى غير موانئ سواحل ذلك المضيق . ويوجد بالبحر الأحمر مضيقان يتمتعان بأهمية استراتيجية واقتصادية هامة ، مضيق تيران في الشمال ومضيق باب المندب في الجنوب ، فالأول يتحكم في الملاحة من البحر الأحمر إلى قناة السويس ومنها إلى البحر الأبيض المتوسط، والثاني يتحكم في الملاحة من البحر الأحمر إلى المحيط الهندي . وقد تزايدت أهمية المضيقين في السنوات الأخيرة بالذات نتيجة زيادة مرور ناقلات البترول وغيرها .

٢ — وكانت المضائق دائما تمثل حجر الزاوية في أي نظام قانوني للبحار ، وذلك بسبب التعارض في المصالح بين الدول الملاحية الكبرى التي تود أن ترى هذه المضائق مفتوحة للملاحة الدولية بدون أي قيد ولا شرط ، وبين الدول الساحلية المطلة على المضائق التي تريد لاعتبارات أمنية واقتصادية وتقنية ، أن تكون هناك بعض القيود والضمانات عند مرور السفن الأجنبية بهذه المناطق الحيوية .

٣ — ويمكن القول بصفة عامة أن كفالة حرية الملاحة في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية مبدأ مستقر في العلاقات الدولية والقضاء الدولي . وقد أكدت محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو عام ١٩٤٩ م ، بشأن النزاع بين إنجلترا والبايما حول نظام المرور في المضيق أن المضيق يعتبر مضيقا دوليا إذا كان يصل بين جزئين من أعالي البحار ومستخدما في الملاحة الدولية ، وأن مثل هذا المضيق يكون ، في وقت السلم ، مفتوحا لكافة السفن بما فيها السفن الحربية ، دون ما حاجة إلى إذن مسبق بالمرور من الدولة الساحلية ، وأن هذه السفن تلتزم بأحكام نظام المرور البريء عند عبورها المضيق .



على أن اتفاقية جنيف عام ١٩٥٨ م بشأن البحر الإقليمي توسعت في تحديد مفهوم المضيق الذي يخضع مرور السفن فيه لنظام المرور البريء ، عندما قررت المادة ١٦/٤ منها أنه لا يجوز تعطيل استخدام السفن الأجنبية لحق المرور البريء في المضائق التي تصل بين أجزاء من أعالي البحار أو تصل جزءا من أعالي البحار بالبحر الإقليمي للدولة الأجنبية . وقد كان قصد المؤتمر من شمول تعريف المضائق الدولية لحالة المضيق الذي يصل بين بحر عال وبحر إقليمي — الأمر الذي ينطبق على مضيق تيران — خدمة إسرائيل ليكون من حقها أن تطالب بحق المرور البريء في هذا المضيق . ولقد أدت هذه الإضافة — والتي لا تتفق والقواعد المستقرة — إلى امتناع مصر وباقي الدول العربية عن التوقيع على تلك الاتفاقية أو الانضمام إليها .

هذا ، وإذا كان هناك عدد كبير من المضائق قد تم تنظيم أمور الملاحة فيها بمقتضى اتفاقيات دولية خاصة ، نظرا لأهميتها للملاحة الدولية أو مواقعها الاستراتيجية ، مثل مضيق ماجلان ومضيق جبل طارق ومضيق البوسفور والدردنيل ، إلا أن موضوع التنظيم القانوني العام للملاحة في المضائق أحث أولوية في مناقشات مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار ، وكان محل مساومات طويلة بين مجموعة الدول المشاطئة للمضائق ( إسبانيا — المغرب — مصر — اليمن — اليونان — إيران ) ومجموعة الدول الملاحية الكبرى المستخدمة للمضائق ( الولايات المتحدة الأمريكية الاتحاد السوفيتي — كندا — إنجلترا — اليابان )

وقد وضح منذ بداية أعمال المؤتمر حرص المجموعة الثانية على إقرار نظام يكفل الحرية الكاملة للملاحة في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية ، باعتبار أن نظام المرور البريء للملاحة في هذه المضائق الذي أخذت به اتفاقية عام ١٩٥٨ م لم يعد — من وجهة نظر هذه المجموعة — كافيا أو مناسباً ، خاصة بعد إقرار مبدأ اتساع البحر الإقليمي إلى ١٢ ميل بحري . وقد ذكرت دول هذه المجموعة أن أعمال نظام المرور البريء في هذه المضائق أدى إلى إعاقة الملاحة ، لأن الدول المطلة على المضائق كانت تسمح لنفسها — بحجة الدفاع عن أمنها وسلامتها — بمراقبة مرور السفن الأجنبية والتفرقة بين هذه السفن ، على أساس العلم الذي ترفعه أو وجهتها أو طبيعة السفينة وحمولتها ، كما أضافت أن نظام المرور البريء لا يتضمن ممارسة الملاحة الجوية فوق البحر الإقليمي .

وظلت هذه المجموعة تضغط على الدول المشاطئة للمضائق وتعمل على استقطاب دول نامية أخرى إلى جانبها ، وتقدمت بعدة مقترحات تدور كلها حول ضرورة كفالة « المرور الحر » لكافة السفن ، تجارية كانت أو حربية ، في الوقت الذي جاهدت فيه الدول المطلة على المضائق للإبقاء على نظام المرور البريء .



وجدير بالذكر أن مجموعة الدول العربية كانت منقسمة أثناء أعمال المؤتمر بشأن النظام القانوني للملاحة في المضائق ، نظرا لاختلاف ظروفها الجغرافية . فبينما كانت تدافع بعض الدول بشدة عن نظام المرور الحر مثل العراق والسعودية ودول الخليج العربي بصفة عامة ، وذلك ضمانا لحرية مرور ناقلات البترول وخشية تحكم إيران في الدخول في مضيق هرمز أو الخروج منه خاصة بعد احتلالها لجزر طنب الكبرى وطنب الصغرى وأبو موسى ، كانت دول عربية أخرى مشاطئة لمضائق مثل مصر والمغرب واليمن تدافع عن نظام المرور البريء خاصة فيما يتعلق بمرور السفن والطائرات الحربية لحماية أمنها ودفاعا عن سلامتها .

وقد جاءت أحكام الجزء الثالث من اتفاقية عام ١٩٨٢ م ( المواد من ٣٤ إلى ٤٥ ) متبينة وجهة نظر الدول الملاحية الكبرى . صحيح أن المادة ٣٤ حرصت على تأكيد أن نظام المرور في المضائق المستخدمة الدولية لا يمس طبيعة المياه التي تشكل منها هذه المضائق مما يعني أنها تبقى مياه إقليمية ، ولا يمس ممارسة الدول المطلة على المضائق لسيادتها وولايتها على هذه المياه وحيزها الجوي وقاعها وباطن أرضه ، الأمر الذي يعني أنه لا يجب وصف المضيق بأنه مضيق دولي ، إلا أن الاتفاقية استحدثت نظام ( المرور العابر ) الذي يرى البعض فيه حلا وسطا توفيقيا بين نظامي « المرور الحر » و « المرور البريء » والذي نعتقد نحن أنه أقرب ما يكون إلى نظام المرور الحر الذي دافعت عنه الدول الكبرى .

### المرور العابر :

قررت المادة ٣٧ بأن المضائق التي تخضع لما يعرف بنظام المرور العابر ، هي المضائق المستخدمة للملاحة الدولية وتصل بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة ، الأمر الذي ينطبق على مضيق باب المندب . أما إذا كان المضيق يربط بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبحر إقليمي لدولة أجنبية ، الأمر الذي ينطبق على مضيق تيران ، فلا يخضع لهذا النظام وإنما يخضع لنظام المرور البريء على النحو الذي بينته المادة ٤٥ من الاتفاقية .

وتنص المادة ٣٨ في فقرتها الأولى على تمتع جميع السفن والطائرات في المضائق المذكورة في المادة ٣٧ « بحق المرور العابر الذي يعاق » . أما الفقرة الثانية من المادة فتعرف هذا المرور بأنه يعني ممارسة حرية الملاحة والتحليق لغرض وحيد هو العبور . وهذا العبور لا يحول دون المرور خلال المضيق لغرض الدخول إلى دولة مطلة على المضيق أو مغادرتها أو العودة منها ، مع مراعاة شروط الدخول إلى تلك الدولة .



وحتى نوضح ماهية نظام المرور العابر كما جاءت به اتفاقية البحار عام ١٩٨٢ م والذي يسري على المرور في مضيق باب المندب ، فإنه من المناسب أن نحدد واجبات السفن والطائرات أثناء هذا المرور من ناحية ، وحقوق الدولة المشاطئة للمضيق من ناحية أخرى :

- ١ — واجبات السفن والطائرات أثناء المرور العابر :
- ١ — على السفن والطائرات أثناء المرور العابر (٨) .
  - أ — أن تمضي دون إبطاء خلال المضيق أو فوقه .
  - ب — أن تمتنع عن أي تهديد بالقوة أو أي إستعمال لها ضد سيادة الدولة المشاطئة للمضيق .
  - ج — أن تمتنع عن أي نشاط لا يتصل بالعبور المتواصل السريع .

- ٢ — وعلى السفن المارة مرورا عابرا :
  - أ — أن تمثل للأنظمة والاجراءات والممارسات الدولية الخاصة بالسلامة في البحر .
  - ب — أن تمثل للإجراءات والممارسات الخاصة بمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه .

- ٣ — وعلى الطائرات المارة مرورا عابرا :
  - أ — أن تراعي قواعد الجو الموضوعية من قبل منظمة الطيران المدني الدولية والمطبقة على الطائرات المدنية . وتمثل الطائرات الحكومية بصورة اعتيادية لتدابير السلامة هذه ، وتقوم بنشاطها في جميع الأوقات مع ايلاء المراعاة الواجبة لسلامة الملاحة .
  - ب — أن ترصد في جميع الأوقات الذبذبة اللاسلكية المحددة من قبل السلطة المختصة المعنية دوليا لمراقبة الحركة الجوية ، أو الذبذبة اللاسلكية الدولية المخصصة لحالات الشدة .

هذا وليس للسفن الأجنبية ، بما في ذلك سفن البحث العلمي البحري والمسح الهيدروغرافي ، أن تقوم أثناء مرورها بأية أنشطة بحث أو مسح دون إذن سابق من الدول المشاطئة للمضيق (٩) .

### ثانيا — حقوق الدول المشاطئة للمضيق :

لما كانت هذه الدول تتحمل مسؤولية خاصة بحكم موقعها الجغرافي كما أن هناك إعتبارات أمن خاصة بها لا يجب إغفالها ، فإنها تتمتع بالحقوق التالية (١٠) :

- ١ — الحق في أن تعين للملاحة في المضيق ممرات بحرية وأن تقرر نظما لتقسيم حركة المرور حين يكون لازما لتعزيز سلامة مرور السفن .
- ٢ — أن تحل ، عندما تقتضي الظروف ذلك ، ممرات بحرية محل ممرات بحرية كانت قد عينتها في السابق ، بشرط أن تقوم بالإعلان عن ذلك .



ومن ناحية أخرى فإن للدول المشاطئة أن تضع من القوانين والأنظمة ما يكفل سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري ، ويكفل حماية المصالح الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بشئون الهجرة أو الصحة ، وكذلك ما يكفل منع التلوث وخفضه والسيطرة عليه ، وما يكفل منع الصيد<sup>(١١)</sup> .

ويتبين لنا مما تقدم أن الدول المشاطئة لمضيق باب المندب ملتزمة بعدم الإخلال بأحكام المرور العابر ، وأن ما تقرر لها من حقوق بهذا الشأن ، وكذا ما تقرر على السفن المارة والطائرات المحلقة من واجبات ، إنما يهدف بالدرجة الأولى إلى ضمان بقاء الملاحة في المضائق حرة وغير معاقة . ولعل أهمية هذا الهدف هي التي دعت الاتفاقية أن تؤكد من جديد في المادة ٤٤ التزام الدول المشاطئة للمضائق ألا تعيق المرور العابر وبأن تقوم بالإعلان المناسب عن « أي خطر يكون لها علم به يهدد الملاحة أو التحليق داخل المضيق أو فوقه » وأن تضيف في حسم « ولا يوقف المرور العابر » .

### نظام المرور البريء في مضيق تيران :

هناك بعض المضائق التي استثنيت اتفاقية البحار من تطبيق نظام المرور العابر ، ومن بينها المضائق التي تصل بين أجزاء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي للدولة الأجنبية ، وينطبق هذا الوصف على مضيق تيران .

وهذا المضيق يخضع — وفقا لأحكام المادة ٤٥ من الاتفاقية — لنظام المرور البريء . إلا أنه مرور لا يجوز إيقافه . وبذلك يختلف هذا النظام عن نظام المرور البريء الذي تمارسه الدولة في بحرها الإقليمية الذي لا يشكل مضيقا ، حيث يمكنها إيقاف هذا المرور في أحوال وبشروط معينة ، على النحو السابق بيانه .

أما بالنسبة للغواصات فلا بد وهي تمارس المرور البريء في تلك المضائق أن تعبر وهي طافية ورافعة أعلامها . كذلك فإن الطائرات لا يمكنها أن تمارس التحليق — وفقا للرأي الغالب في الفقه والعمل الدوليين — إلا بإذن من الدولة المشاطئة للمضيق .

وجدير بالذكر هنا أن اتفاقية السلام المبرمة بين مصر وإسرائيل في ٢٦ مارس ١٩٧٩ م قد نصت في المادة ٢/٥ منها : « يعتبر الطرفان أن مضيق تيران وخليج العقبة من الممرات المائية الدولية المفتوحة لكافة الدول دون عائق أو إيقاف لحرية الملاحة أو العبور الجوي . كما يحترم الطرفان حق كل منهما في الملاحة والعبور الجوي من أجل الوصول إلى أراضيها عبر مضيق تيران وخليج العقبة » . وإذا كانت صياغة هذه المادة تجاوز نظام المرور البريء الذي أكدته اتفاقية البحار لعام ١٩٨٢ م فإن المنطق يقضي ، رغم ذلك ، بأن يتم تفسيرها في ضوء أحكام قانون البحار الجديد ، مما يعني خضوع المضيق لنظام المرور البريء ، دون نظام المرور العابر .



#### رابعاً : المنطقة الملاصقة :

١ — المنطقة الملاصقة — التي ترجع جذورها التاريخية إلى سلسلة القوانين البريطانية الصادرة في القرن الثامن عشر لمحاربة التهرب والتي أطلق عليها قوانين الذئاب البحرية — منطقة تلي البحر الإقليمي وتتاخمه ، تمارس عليها الدولة الساحلية ، حماية لبعض مصالحها الخاصة سلطات المراقبة اللازمة من أجل :

أ — منع مخالفة أنظمتها المتعلقة بالشؤون الجمركية والضريبية وشؤون الهجرة والشؤون الصحية داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي .

ب — المعاقبة على أي مخالفة للأنظمة المذكورة أعلاه ، حصلت داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي .

وهكذا يتضح أن الأمر لا يتعلق هنا بسيادة أو حقوق مطلقة ، وإنما مجرد ممارسة سلطات مراقبة لمنع وقوع أعمال محددة أو للعقاب على وقوع هذه الأعمال ، والأمر يتعلق بمجالات محددة على سبيل الحصر .

٢ — وكانت اتفاقية البحار لعام ١٩٦٠ م تجعل إتساع المنطقة الملاصقة ، رهنا بما تقرره كل دولة من عرض لبحرها الإقليمي . فقد نصت هذه الاتفاقية على أن كل دولة ساحلية حرة في تحديد إتساع بحرها الإقليمي ، بشرط ألا يتجاوز حدود هذه المنطقة والبحر الإقليمي معاً مسافة ١٢ ميل بحري . ولما كانت الدول التي تسعى للحصول على أكبر قدر ممكن من حقوق السيادة ، فإن الغالبية العظمى من الدول اتجهت إلى تحديد المياه الإقليمية بـ ١٢ ميل بحري ، مما يعني عملاً ، ألا يكون لهذه الدول مناطق ملاصقة .

٣ — أما اتفاقية البحار لعام ١٩٨٢ م ، وبعد جدل كبير حول إستمرار المنطقة الملاصقة في ظل الاتجاه السائد نحو مد البحر الإقليمي إلى ١٢ ميل بحري من ناحية ونشأة النظام المستحدث الخاص بمنطقة اقتصادية خالصة يمكن أن تصل إلى ٢٠٠ ميل بحري من ناحية أخرى ، فقد أقرت استمرار وجود المنطقة ، على ألا تمتد إلى أبعد من ٢٤ ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي (١٢) ، الأمر الذي يعني أنه إذا حددت دولة ساحلية بحرها الإقليمي بـ ١٢ ميل بحري ، فإنها تملك أن تحدد منطقتها الملاصقة بمنطقة تالية للبحر الإقليمي ، يمكن أن تمتد حتى ١٢ ميل بحري أخرى .

٤ — وجدير بالذكر أن مصر كانت تأخذ ، اعتباراً من مرسوم ١٩٥١/١/١٥ م بقاعدة ٦ ميل بحري كبحر إقليمي و ٦ ميل بحري تالية كمنطقة ملاصقة . وعندما جعلت — منذ ١٩٥٨/٢/١٧ — عرض بحرها الإقليمي ١٢ ميل بحري ، جعلت منطقتها الملاصقة ممتدة إلى ستة أميال بحرية تالية (١٣) . أما في ظل اتفاقية الأمم المتحدة للبحار الجديدة التي صادقت عليها فقد أصبح من حقها أن يكون لها الآن ١٢ ميل بحري كبحر إقليمي ، تليه ١٢ ميل بحري كمنطقة ملاصقة .



أما بالنسبة للمملكة العربية السعودية ، فقد كانت أول من سارع من الدول العربية بتحديد منطقة ملاصقة ، فعندما حدد المرسوم الملكي الصادر في ١٩٤٩/٥/٢٨ م البحر الإقليمي بـ ٦ ميل بحري ، حدد في نفس الوقت المنطقة الملاصقة بـ ٦ ميل بحري أخرى تاليه . على أن بعض الدول العربية الأخرى المطلة على البحر الإقليمي لم تقرر لنفسها مناطق ملاصقة لبحارها الإقليمية ، واكتفت بمجرد الإشارة إليها ، من حيث المبدأ ، دون تحديد لاتساعها .

#### خامسا : المنطقة الاقتصادية الخالصة :

١ — هي منطقة مستحدثة في اتفاقية البحار الجديدة ، لم تعرفها القواعد العرفية ولا اتفاقية جنيف لعامي ١٩٥٨ ، ١٩٦٠ م .

وقد جاءت من حيث تحديد اتساعها وتحديد طبيعة الحقوق التي تمارس عليها كمحاولة توفيقية بين الرغبة في فرض المزيد من السيادة الإقليمية والاستئثار بالثروات الاقتصادية على مساحات أوسع من البحار ، وبين ضرورة الحرص على حرية الملاحة في أكبر مساحات ممكنة من البحار والمحيطات من ناحية أخرى .

٢ — وتتمتع الدولة الساحلية على منطقتها الاقتصادية الخالصة بمجموعة من الحقوق الواردة في المادة ٥٦ من الاتفاقية على النحو التالي :

أ — حقوق سيادية على الموارد الطبيعية الحية : تتمثل في حق مطلق ، مانع وجامع ، للدولة الساحلية ، في استكشاف واستغلال الثروات الحية الحيوانية ( الأسماك بكافة أنواعها والنباتية ( الأعشاب والنباتات البحرية ) . وتحدد المادتان ٦١ و ٦٢ القواعد التفصيلية لتنظيم هذا الاستكشاف والاستغلال .

ب — حقوق سيادية على الموارد الطبيعية غير الحية : وتتمثل في حق مطلق ، مانع وجامع ، للدولة الساحلية في استكشاف واستغلال الثروات غير الحية . والمقصود بالاستكشاف ، كافة الدراسات والأبحاث وأعمال المسح ، التي تقوم بها الدولة بنفسها أو بواسطة مواطنيها أو بالتعاون مع دول أخرى أو شركات أجنبية . والمقصود بالاستغلال عمليات استخراج الثروات البترولية والمعدنية .

ج — ولاية إقامة واستعمال الجزر الصناعية والمنشآت والتركيبات : وتفصل المادة ٦٠ من الاتفاقية أحكام ممارسة هذه الولاية .

د — ولاية إجراء البحث العلمي : وتفصل المادة ٢٤٦ من الاتفاقية أحكام ممارسة هذه الولاية .

هـ — ولاية حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها : على النحو الوارد في المادة ٥/٢١١ من الاتفاقية .



ولا شك أن عمليات بث الألغام في المناطق الاقتصادية الخالصة لبعض الدول العربية المطلة على البحر الأحمر ، في صيف العام الماضي ، كانت عمليات تخريبية تتنافى مع حقوق وولاية هذه الدول في هذه المناطق وبصفة خاصة ولاية حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها .

٣ — وتجدر الإشارة هنا إلى أن الدولة الساحلية ، تملك أيضا في نطاق منطقتها الاقتصادية الخالصة ، أن تمارس حق المطاردة الحثيثة للسفن التي تقوم بانتهاك القوانين التي وضعتها الدولة الساحلية وفقا لنصوص الاتفاقية الجديدة في نطاق هذه المنطقة ( المادة ١١١ من الاتفاقية ) .

٤ — وفي مقابل ما تتمتع به الدولة الساحلية في هذه المنطقة من حقوق سيادية أو ولاية ، تلتزم بمجموعة من الالتزامات أهمها :

أ — عدم المساس بحرية الملاحة الدولية في هذه المنطقة . الأمر الذي تؤكد المادتان ٦٠ ، ٢٢٧ .

ب — الالتزام بالمحافظة على الثروات الطبيعية الحية وإدارتها إدارة رشيدة مادة ٢/٦١ .

ج — الالتزام بحماية البيئة البحرية وصونها من التلوث : المادتان ٢٠٧ ، ٢٠٨ .

٥ — أما عن حقوق الدول الغير في المناطق الاقتصادية فأهمها :

أ — التمتع بحرية الملاحة والتحليق وإرساء الكابلات ووضع الأنابيب ، وذلك باعتبار أن حريات أعالي البحار تمارس في المنطقة الاقتصادية ، بإستثناء حرية استغلال الثروات الحية وغير الحية ، والتي أصبحت وفقا للاتفاقية ، حقا خالصا مانعا للدولة الساحلية .

ب — تتمتع الدولة الحبيسة<sup>(١٤)</sup> ، والدول المتضررة جغرافيا<sup>(١٥)</sup> ، بحق المشاركة في الثروات الحية للمنطقة الاقتصادية ، وفقا للشروط والضوابط المقررة في المادتين ٦٩ ، ٧٠ من الاتفاقية .

٦ — كما أن الدول الغير تلتزم بمراعاة عدة واجبات تجاه المناطق الاقتصادية للدول الأخرى أهمها :

أ — التزام المراعاة الواجبة عند ممارسة حريات الملاحة والتحليق ، ووضع الكابلات وخطوط الأنابيب المعتمدة .

ب — التزام رعاياها بمراعاة واجبات الحفظ والصيانة عند القيام بالصيد .

ج — الالتزام — عند القيام ببحث علمي في منطقة اقتصادية لدولة أخرى — بمد الدولة الأخيرة بالمعلومات الخاصة بمشروع البحث العلمي ، وكذلك الامتثال للشروط المتعلقة بضمان حقوق هذه الدولة ومدها بالمعلومات والنتائج التي يسفر عنها البحث .

٧ — أما فيما يتعلق باتساع المنطقة الاقتصادية الخالصة ، فقد حددتها المادة ٥٧ بأنها « لا تمتد إلى أكثر من ٢٠٠ ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي » . وهكذا يكون لكل دولة أن تحدد لها منطقة اقتصادية خالصة بما لا يتجاوز ٢٠٠ ميل بحري



من شواطئها .. ولما كان البحر الإقليمي قد أصبح وفقا لهذه الاتفاقية ١٢ ميل بحري فإن هذه المنطقة ستكون في أغلب الأحوال ، عند توافر المساحات البحرية اللازمة ١٨٨ ميل بحري تالية للبحر الإقليمي .

٨ — هذا وقد كان تحديد الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة ، في ظل التقسيم التقليدي المستقر للمساحات البحرية بين بحار إقليمية وأعالي البحار من أكثر المسائل الخلافية خلال الدورات المتعاقبة لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار ، منذ بدء أعمال الدورة الثانية ( كراكاس عام ١٩٧٤ م ) . وقد قدمت الدول عدة مقترحات تعكس المصالح المختلفة للدول . ويمكن القول بصفة عامة أن الدول الملاحية الكبرى طالبت باعتبار المنطقة جزءا من أعالي البحار ، في حين نادت الدول النامية الساحلية بأن هذه المنطقة تخضع لولاية الدولة الساحلية وتسري عليها أحكامها في غير ما ورد من نص صريح بشأن الحقوق والالتزامات التي تسري عليها .

ولعله من المناسب أن نتعرض للحجج التي صاغها كل فريق دفاعا عن وجهة نظره :

#### أولا : المنطقة الاقتصادية الخالصة جزء من أعالي البحار :

يستند أنصار هذا الرأي إلى الحجج القانونية التالية :

١ — أن حقوق الدولة الساحلية على ثروات المنطقة الاقتصادية حقوق واردة على سبيل الحصر ولا يجوز الادعاء بغيرها . ومن ثم فإن المنطقة ليست منطقة سيادة للدولة الساحلية ، كما هو الحال بالنسبة للبحر الإقليمي ، وإنما هي منطقة خارج حدود الولاية الإقليمية .

٢ — أن المنطلق في إقرار فكرة المنطقة الاقتصادية لم يكن منطلقا إقليميا كما طالبت بذلك بعض دول أمريكا اللاتينية أثناء أعمال المؤتمر . وإنما كان الهدف الأساسي من استحداث هذه المنطقة تحويل الدولة الساحلية حقوقا اقتصادية محددة ، تنفرد بها ، بشرط عدم الإخلال بحريات أعالي البحار التي لا تتعارض وهذه الحقوق . ومن ثم فإن المنطقة يجب أن تبقى ، كمبدأ عام جزءا من أعالي البحار .

وفي هذا الصدد ذكر بعض أعضاء هذا الفريق أن حقوق الدولة الساحلية على هذه المنطقة ، لا يمكن النظر إليها إلا على أنها حقوق أفضلية .

٣ — أن القانون الدولي في ظل اتفاقية جنيف عام ١٩٥٨ م بشأن أعالي البحار ، يعرف أعالي البحار بأنها كافة أجزاء البحار التي لا تعتبر داخلة في مفهوم البحر الإقليمي أو المياه الداخلية . وبناء عليه فإن المنطقة الاقتصادية الخالصة ، يجب إعتبارها جزءا من أعالي البحار ، لأنها ليست بحرا إقليميا أو مياهها داخلية .

٤ — أنه إذا كان للدولة الساحلية حقوقا معينة في المنطقة الاقتصادية ، فإن ذلك لا يؤثر على الطبيعة القانونية لمياه هذه المنطقة ، مثلها في ذلك مثل الامتداد القاري ، الذي تتمتع الدولة الساحلية



عليه بحقوق محددة دون أن ينال ذلك من طبيعة المياه التي تعلوه بوصفها جزءا من أعالي البحار .

٥ — أن مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار قد أنعقد تحت شعار « البحار تراث مشترك للإنسانية » ، أي بهدف إنقاص السيطرة الانفرادية للدول على المساحات البحرية ، حتى يمكن وضع أكبر جزء منها في خدمة المجتمع الدولي كله . وإنسجاما مع هذا الهدف فإن المنطقة الاقتصادية لا يمكن إعتبارها جزءا من المساحات الخاضعة لسيادة الدولة ، وإنما على العكس جزءا من أعالي البحار المفتوحة لكل الدول ، إذ بغير ذلك لا يمكن تيسير الانتفاع المشترك بموارد هذه المنطقة عن طريق المشاركة والتعاقد بين الدول الساحلية من ناحية ، والدول الحبيسة والدول المتضررة جغرافيا من ناحية أخرى .

### ثانيا : المنطقة الاقتصادية الخالصة منطقة خاضعة لولاية الدولة الساحلية :

دافعت الدول النامية الساحلية عن فكرة اعتبار المنطقة الاقتصادية الخالصة امتدادا للبحر الإقليمي أو على الأقل خاضعة لولاية الدولة الساحلية ، وبما لا يخل بالحقوق والالتزامات المقررة للدولة الساحلية والدول الغير . وقد رفضت كل محاولات إطلاق وصف أعالي البحار على هذه المنطقة ، وذلك بالاستناد إلى مجموعة من الحجج القانونية ، أهمها :

١ — أن الحقوق المقررة للدولة الساحلية في هذه المنطقة أقرب إلى الحقوق التي تمارسها في بحرها الإقليمي . ذلك أنها تتمتع في هذه المنطقة بحق انفرادي ومانع لاستكشاف واستغلال الثروات الحية وغير الحية . الأمر الذي لا يقتصر فقط على الموارد الطبيعية بل يمتد كذلك لكافة صور الاستغلال الاقتصادي للمنطقة ، مثل توليد الطاقة من المياه والرياح ، إلى جانب إقامة الجزر الصناعية والمنشآت والمباني واستخدامها ، فضلا عن حقوقها بالنسبة للبحث العلمي وحماية البيئة البحرية . وهذا كله يتجاوز كثيرا بطبيعة الحال ما يمكن أن تتمتع به الدولة في أعالي البحار ، كما أنه يتجاوز الحقوق المقررة على مناطق الصيد ، مما لا يستقيم معه محاولة تشبيه المنطقة بمناطق الصيد .

٢ — أن اعتبار هذه المنطقة جزءا من أعالي البحار يعرض أمن الدولة الساحلية ومصالحها الحيوية لأخطار جسيمة .

٣ — أن اعتبار هذه المنطقة خاضعة لولاية الدولة الساحلية وممارسة تلك الولاية ، لا يؤثر على حقوق الدول الأخرى في هذه المنطقة ، ولا ينال من حريات الملاحة والتحليق ووضع الكابلات والأنابيب .

أن هذا القول لا يتعارض مع حقوق الدولة الساحلية وواجباتها في المنطقة . وإنما يلزم أن يكون واضحا أن الأصل هو إخضاع المنطقة لولاية الدولة الساحلية ، وأن الاستثناء هو مراعاة حريات معينة فيها .



٤ — أن أصول فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة ترجع إلى ممارسات بعض دول أمريكا اللاتينية التي جعلت امتداد بحرها الإقليمي ٢٠٠ ميل بحري ، وإلى بعض الأفكار التي ظهرت في هذه القارة تنادي بفكرة « البحر الحكر » الذي يمتد إلى ٢٠٠ ميل بحري أيضا . وأن تكييف الطبيعة القانونية للنظام الذي تبنته الاتفاقية الجديدة لا يجب أن يغفل جذور هذا النظام .

ونعتقد — مع بعض الاصوات التي أرتفعت أثناء دورات المؤتمر وبعض كتابات الفقهاء التي تلت إقرار الاتفاقية — أن المنطقة الاقتصادية الخالصة منطقة ذات طابع قانوني خاص « Suigeneris » فهي ليست جزءا من أعالي البحار ، وهي أيضا ليست امتداد للبحر الإقليمي ولا خاضعة للولاية الإقليمية ، وإنما هي منطقة انتقالية بين بحر إقليمي حيث السيادة الكاملة (١٦) . وبين أعالي البحار حيث الحريات المطلقة لكل الدول .

ومن الغريب حقا أن يحاول الفقه أن يحصر تفكيره — عند مناقشة الطبيعة القانونية للمنطقة — في نطاق قانون البحار القديم الذي كان يقسم المساحات البحرية إلى بحار إقليمية وأعالي البحار . والحقيقة والواقع أن المنطقة الاقتصادية الخالصة نظام جديد استحدثته اتفاقية جديدة خلقت قانونا دوليا جديدا للبحار ، وأن هذا النظام يقرر من الحقوق والالتزامات ما لا يمكن معه أن نكيف المنطقة كجزء من أعالي البحار ولا كمساحة بحرية خاضعة لولاية الدولة الساحلية . أن هذه الحقوق والالتزامات يتفق البعض منها مع ما هو مقرر بالنسبة للبحر الإقليمي ، ويتفق البعض الآخر مع ما هو مطبق في أعالي البحار ، كما يختلف بعض هذه الحقوق والالتزامات مع ما هو ساري ، سواء في البحر الإقليمي أو في أعالي البحار . ولما كانت هذه الحقوق والالتزامات هي وحدها الكفيلة بتحديد طبيعة المنطقة وجب علينا تكييفها من الناحية القانونية بأنها ذات وضع قانوني خاص . وسيأتي يوم في المستقبل ، بعدما تتأصل فيه هذه الفكرة من خلال الممارسة ، ليصبح اصطلاح « المنطقة الاقتصادية الخالصة » ليس مجرد اصطلاح للتعبير عن حقوق والتزامات محددة في منطقة معينة ، وإنما للتعبير أيضا عن التكييف القانوني لهذه الحقوق والالتزامات .

٩ — وجدير بالذكر أن كافة الدول المطلة على البحر الأحمر ، من الجانبين الشرقي والغربي منه لن تتمكن من أن يكون لها مناطق اقتصادية خالصة تصل إلى الحد الأقصى المسموح به وذلك لأن اتساع البحر الأحمر ، بين الضفتين لا يصل في أي نقطة إلى اتساع ٤٠٠ ميل بحري (١٧) . الأمر الذي يعني أن تقوم الدول المتلاصقة عن طريق الاتفاق بالوصول إلى حلول منصفة لتحديد مساحة المنطقة الاقتصادية الخاصة بكل دولة ( مادة ١/٧٤ من الاتفاقية ) .



١٠ — ومن المناسب أن نشير أيضا إلى الاتفاق الذي تم بين المملكة العربية السعودية والسودان في عام ١٩٧٤ م بتكوين مؤسسة ثنائية تقوم بالاستغلال المشترك للثروات الطبيعية غير الحية في منطقة تالية لمنطقة خاصة بكل منهما تمارس فيه كل دولة حقوقا سيادية مانعة (١٨). وقد بدأت المؤسسة أخيرا في ممارسة عمليات الاستكشاف تمهيدا للاستغلال فيما بعد . وقد طلبت هذه المؤسسة أن تسجل ضمن المستثمرين المسموح لهم بالقيام بعمليات الاستكشاف والاستغلال في المنطقة الدولية .

ولعل من المفيد دراسة إمكانية اتساع عضوية المؤسسة لتشمل الدول العربية الأخرى ، وكذا إمكانية اتساع مجالات عملها ليشمل أيضا استغلال الثروات الحية .

وجدير بالذكر أن المجلس الاقتصادي والاجتماعي لجامعة الدول العربية تدارس ، في صيف العام الماضي ، موضوع إنشاء مؤسسة عربية تحصل على صفة المستثمر الرائد التي تمكنها من القيام بعمليات الاستكشاف والاستغلال في مساحة معينة من المنطقة الدولية ، إلا أن المناقشات والدراسات لم تسفر حتى يومنا هذا عن أي نتائج إيجابية .

وإذا كان لنا من كلمة أخيرة بشأن اقتصاديات البحر الأحمر وأمنه ، وبغض النظر عن الطبيعة القانونية لمياهه أو حقوق الدول المطلة عليه ، فهي أنه قد آن الأوان لوضع استراتيجية عربية واضحة ، تشارك فيها الدول العربية المطلة عليه ، من أجل التوصل إلى صيغة للعمل المشترك ، تنظم من ناحية ، استغلال ثروات هذا البحر الحية والكامنة في قاعه وباطن تربته لصالح قضية التنمية ، وتضمن ، من ناحية أخرى ، استتباب الأمن فيه .

وإذا كانت الهيئة السعودية السودانية المشتركة لاستثمار ثروات قيعان البحر الأحمر قد مثلت بداية الاهتمام باستغلال الثروات ، فالأمل معقود والثروات كثيرة ومتنوعة ومتجددة ، على أن يتسع نطاق الاستغلال المشترك الأمثل لهذه الثروات ، سواء على مستوى الاتفاقيات الثنائية أو التنظيمات الجماعية .

أما عن البحر الأحمر فسيبقى مسئولية عربية جماعية . وإذا كانت الدول العربية المطلة على البحر تناست هذه المسئولية ، بسبب الخلافات القائمة بينها ، فقد فاجأتها الألغام ، في صيف العام الماضي مهددة الأمن العربي كله . ورغم انتهاء عمليات بث الألغام ، فما زال خطر احتمال تكرار مثل هذه العمليات وبصور مختلفة قائما ، الأمر الذي يحمل في ثناياه إدخال البحر الأحمر في دائرة المواجهة الأمريكية السوفيتية ، فتشهد المنطقة العربية صراعا جديدا ، يماثل ذلك الذي شهدته منطقة البحر المتوسط منذ قرون .



ونود أن نشير بهذا الصدد ، أنه إذا لم يكن قد تم تحديد الجهات المسؤولة عن بث الألغام بصفة قاطعة ، إلا أنه ليس من المستبعد أن يكون المستفيد من محاولة عرقلة الملاحة في البحر الأحمر هو نفس المستفيد من عرقلة الملاحة في الخليج العربي . ولذلك فقد كان طبيعيا أن تشير أصابع الاتهام إلى أولئك الذين يسعون إلى عدم الاستقرار في مناطق البحر الأحمر وإلى منع تصدير التجارة العربية والبتروال السعودي — بصفة خاصة — من موانئ البحر الأحمر ، بعد تعذر تصديره من الخليج . ولا نملك إلا أن نهيب بالدول العربية أن تأخذ زمام المبادرة بوضع الإجراءات الكفيلة بأمن البحر الأحمر ، وإخراجه من دائرة الصراع الدولي ، هو وحده الكفيل بتحقيق ذلك . ولا يجب أن ننسى لحظة واحدة ، أن المسألة أكبر من أي شقاق ، وأخطر على مستقبل الوطن العربي من أي خلاف

ولعل من حسن الطالع تلك الخطوة العاقلة التي تحققت منذ أيام ، حين تم ربط ميناء نويبع المصري بميناء العقبة الأردني ، بواسطة خط ملاحى يخفض زمن الرحلة بين الميناءين إلى ثلاث ساعات ونصف بدلا من رحلة السويس إلى العقبة والتي كانت تستغرق سبعة وثلاثون ساعة . وأن تخفيض زمن الرحلة يعني — بطبيعة الحال — تخفيض تكلفة نقل البضائع والركاب ، فضلا عما يؤدي إليه من تعمير المنطقة .

ومن حقنا أن نطالب ألا يصبح البحر الأحمر — بعد الآن — أداة فصل بين الأشقاء ، بل يجب أن يكون أداة وصل بينهم . إن ذلك يعني أنه يجب ألا يكون طريقا طوليا فقط ، وإنما طريق عرضي أيضا ، مثلما تحقق عند ربط نويبع بالعقبة . ولا بد أن نشير هنا إلى خطوات أخرى جادة تمت في هذا الإطار ، مثل ما قامت المملكة العربية السعودية من نقل نفطها عبر أنبوبها الطويل من منابع النفط من الخليج العربي إلى ينبع ، وما قامت به العراق من نقل نفطها عبر هذا الخط أيضا ، وكذلك ما فعلته مصر عندما انشأت خط « سوميد » من عين السخنة على البحر الأحمر إلى سيدي كرير على البحر الأبيض المتوسط .

ونتساءل في النهاية — بكثير من الأمل والرجاء : هل يمكن أن تكون مثل هذه المشروعات وغيرها ، خطوات على طريق تحول البحر الأحمر إلى بحيرة عربية ؟



## الهوامش

- ١ - وقعت الاتفاقية في ذلك التاريخ ١١٧ دولة بالإضافة إلى مجلس الأمم المتحدة لنامبيا وجزر كوك . ولم يوقعها من الدول العربية حينذاك : المملكة العربية السعودية — المملكة الأردنية الهاشمية — قطر — سلطنة عمان — الجمهورية العربية السورية — الجمهورية اللبنانية — ليبيا — على أن غالبية هذه الدول انضمت للاتفاقية في تاريخ لاحق . ولم يصدق على الاتفاقية حتى الآن إلا عدد محدود .
- ٢ - وكل الدول المطلة على جانبي البحر الأحمر دول عربية ، باستثناء اثيوبيا .
- ٣ - اتفاقيات جنيف الأربع لعام ١٩٥٨ م الخاصة بالمياه الإقليمية والمنطقة الملاصقة ، وأعلى البحار ، والصيد وصيانة موارد الأحياء المائية ، والامتداد القاري ، وكذا اتفاقية عام ١٩٦٠ م الخاصة باتساع البحر الإقليمي والمنطقة الملاصقة .
- ٤ - مثل نظام المرور العابر في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية ، ونظام المنطقة الاقتصادية الخالصة .
- ٥ - وهي القاعدة التي أخذت بها أيضا الغالبية العظمى من دول العالم .
- ٦ - كان مرسوم ملكي ، بتاريخ ١٩٤٩/٥/٢٨ م يحدد إتساع هذا البحر بستة أميال فقط .
- ٧ - في سبتمبر ١٩٧٢ م صدر القانون رقم ٣٧ يحدد البحر الإقليمي الصومالي بمساحة ٢٠٠ ميل بحري ويشمل الإقليم البحري والمياه الداخلية .
- ٨ - إذا زاد المضيق عن هذا الاتساع أصبح جزءا من أعلى البحار .
- ٩ - مادة ٣٩ من الاتفاقية .
- ١٠ - مادة ٤٠ من الاتفاقية .
- ١١ - مادة ٤١ من الاتفاقية .
- ١٢ - مادة ٤٢ من الاتفاقية . هذا بالإضافة الى ما تدعو إليه المادة ٤٣ من الاتفاقية للدول المستخدمة للمضيق والدول المشاطئة له من ضرورة التعاون بهدف صيانة المضيق وتحسين الخدمات الملاحية فيه ، والعمل على منع التلوث من السفن وخفضه .
- ١٣ - مادة ٣٣ من الاتفاقية .
- ١٤ - رغم أن اتفاقية البحار لعام ١٩٦٠ قررت ألا يزيد البحر الإقليمي والمنطقة الملاصقة عن ١٢ ميل بحري .
- ١٥ - المقصود بها الدول المغلقة التي لا تطل على بحار ، أي ليس لها ساحل بحري .
- ١٦ - وتعرفها المادة ٧ بأنها « الدول الساحلية بما فيها الدول الشاطئية لبحار مغلقة أو شبه مغلقة التي يجعلها موقعها الجغرافي معتمدة في حصولها على إمدادات كافية من السمك لأغراض تغذية سكانها أو جزء من سكانها على استغلال الموارد الحية للمناطق الاقتصادية الخالصة لدول أخرى واقعة في نفس المنطقة دون الإقليمية ، وكذلك الدول الساحلية التي لا تستطيع ادعاء مناطق اقتصادية خالصة بها .
- ١٧ - باستثناء قيد المرور البريء .
- ١٨ - يبلغ أقصى اتساع للبحر ٢٨٠ كيلو متر .
- ١٩ - حددت هذه المنطقة لكل دولة بالمنطقة المجاورة لشواطئ الدولة حتى عمق ١٠٠٠ متر .